

EJE TEMATICO N° 3

**PUNTA LARA Y PUERTO LA PLATA. EL ROL DE LAS  
INFRAESTRUCTURAS EN LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL  
EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX.**

Novoa Farkas, Marianela<sup>1a</sup>; Aversa, María<sup>2b</sup>

<sup>1</sup> Arquitecta, Profesional Adjunto LEMIT-CIC

[marianeanovoafarkas@gmail.com](mailto:marianeanovoafarkas@gmail.com)

<sup>2</sup> Arquitecta, Profesional Asistente LEMIT-CIC

[mma\\_arg@yahoo.com.ar](mailto:mma_arg@yahoo.com.ar)

**Palabras-clave:** Infraestructuras – Ciudad – Paisaje – Puerto - Materialidad

**RESUMEN**

El presente trabajo forma parte de un proyecto de investigación en desarrollo que contiene la identificación de paisajes urbanos históricos (PUH) de la región capital y el borde costero en el marco de análisis del paisaje cultural [1]. En este escrito se aborda la organización del territorio a partir de la planificación de las infraestructuras (viales, productivas y de servicios) que representan un fuerte impacto físico y social. Al mismo tiempo se distingue la disponibilidad de los materiales utilizados en la conformación de áreas identitarias y en la construcción de paisajes del frente costero.

El territorio que abarca el frente costero sobre río de La Plata fue estructurado en relación a infraestructuras productivas (saladeros, frigoríficos, petroquímica); viales (caminos, ferrocarriles, defensas costeras) y de servicios (usina hidráulica y eléctrica); asimismo, infraestructuras sociales y culturales (camping, clubes náuticos), emergentes de las dinámicas locales y regionales sucedidas a fines del siglo XIX y principios del XX simultáneamente con la capitalidad de la provincia de Buenos Aires.

En este contexto el trabajo centra la atención en proyectos vinculados a la construcción científica de Puerto La Plata (1883-1891) y obras subsidiarias de escala microregional, paradigmas del progreso de la primera mitad del siglo XX; adoptando como caso de estudio el "Cetro Cívico Punta Lara" y camino "Punta Lara- Quilmes" de 1936, y el proyecto de la "Usina Hidráulica" que funcionó entre 1890 y 1963".

El interés reside en abordar la planificación de obras públicas en la escala microregional a partir de las infraestructuras estructurantes, y en la capacidad del recurso material disponible para su época en la conformación de paisajes.

## INTRODUCCIÓN

Este trabajo conforma un avance parcial -y recorte- del proyecto marco en el que se encuadra (1), el mismo reconoce el paisaje cultural como un proceso de interacción hombre-naturaleza y particulariza en la noción de Paisaje Urbano Histórico (PUH); entendiendo que *“la valoración de la Región Capital de la provincia de Buenos Aires incluye tener en cuenta una diversidad de manifestaciones espacio-temporales productos de la interacción entre el hombre y su entorno natural, complementada con referencias a sus Paisajes Urbanos Históricos, culturalmente significativos, como formas intensivas de esa relación”* [1]

Se entiende por paisaje urbano histórico (PUH) a *“la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de “conjunto” o “centro histórico” para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico. Este contexto general incluye otros rasgos del sitio, principalmente su topografía, geomorfología, hidrología y características naturales; su medio urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, tanto superficiales como subterráneas; sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial; las percepciones y relaciones visuales; y todos los demás elementos de la estructura urbana. También incluye los usos y valores sociales y culturales, los procesos económicos y los aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad”* [2].

En ese marco la región capital abarca un extenso territorio en el que dispone un vasto acervo de infraestructuras de escala microregional que estructuraron el territorio, entre las que se hallan las de comunicación (caminos, puentes, ferrocarriles); la de servicios (eléctricos, hidráulicos, desagües, etc.); las de índole sociocultural (espacios recreativos, turísticos); entre otra estas infraestructuras conforman el patrimonio industrial, ingenieril y arquitectónico, pero además el patrimonio intangible de la memoria colectiva que identifica la región y las diferentes áreas en que están insertas.

Los casos que se presentan justifican en el concepto de re-identificación de PUH en los que el “Centro Cívico Punta Lara”, y la “Usina Hidráulica” configuran parte del frente fluvial portuario, destacando características singulares (figura 1).



Figura 1: Borde Costero Región Capital: PUH (1) Centro Cívico Punta Lara y PUH (2) Puerto y Usina Hidráulica. Fuente: elaboración propia

*“A fines del siglo XIX, el frente fluvial de la región capital de la provincia de Buenos Aires concentró una de las bases económicas más importantes del país agro ganadero y exportador y del poblamiento por afluencia del inmigrante europeo,*

*dotando a la ribera de singulares ambientes con diferentes grados de culturización que enfrentaron a lo largo de su historia períodos de apogeo y decadencia. Ese frente fluvial se extiende desde la Punta de Lara, origen a la localidad balnearia del mismo nombre en el partido de Ensenada, hasta la playa La Balandra, en Berisso" [3].*

El frente fluvial -natural- contaba con la oportunidad del puerto natural de la Ensenada para carena y abrigo de buques en sus inicios fundacionales conjuntamente a la planificación de la ciudad de Ensenada (1801), el mismo que luego "fragmentara" este borde costero al construirse su versión científica y definitiva tal cual se encuentra actualmente inserto perpendicular al río de La Plata (1883-1990) en relación a la designación de los terrenos para fundar la ciudad Capital de la Provincia de Buenos Aires.

La configuración del territorio en cuestión estuvo y permanece signada por sus infraestructuras, y en ellas se encuentran los denominados PUH, que conjuntamente a sus entornos son áreas de características específicas que combinan múltiples situaciones espaciales. Respecto de Punta Lara, la re-identificación de esas áreas tienen como eje vinculante los caminos costaneros y de accesos, que conjugan en sus nodos y entornos situaciones urbanas y de paisaje singulares. Precisamente, uno de los enclaves urbanos más significativos adoptado como "PUH", lo constituye el denominado "Centro Cívico", donde convergen componentes del paisaje urbano singulares cargados de identidad local.

En lo que al puerto refiere son muchas las instalaciones y equipamientos que le dan sentido y pertenecía regional, sin embargo un área de interés poco reconocida lo conforma el nodo de la Usina Hidráulica en la convergencia de la cabecera del Gran Dock Central del puerto, sobre la calle Varadero, el eje que divide las jurisdicciones de los partidos de Berisso y Ensenada y la destilería de petróleo YPF. Ambas áreas permiten reconocer en la escala regional, local y del sitio paisajes culturales significativos.

## **PUNTA LARA, CENTRO CÍVICO (PUH).**

### **Breve contexto:**

Perteneciente al partido de Ensenada, Punta Lara es una localidad balnearia del río de La Plata y se inscribe entre la el arroyo Zanjón, en sentido noreste, y el Boca Cerrada, en sentido noroeste.

Esta localidad toma su nombre de uno de los accidentes geográficos de la costa del río de La Plata correspondiente a *"la saliente de tierra firme que forma el extremo norte de la Ensenada de Barragán"*, conocida como "la Punta de Lara", en referencia a un antiguo poblador. La misma fue reproducida en la cartografía de todos los navegantes y exploradores de estas costas y graficada en las mensuras antiguas como se observa, por ejemplo, en la reproducción parcial del plano de Petrarca de 1730, donde se señala la Casa de Lara y el accidente topográfico al que el poblador le dio nombre, actualmente casi desaparecido y en el "Plano de La Ensenada de Barragán" de 1834 [4].

Entre 1863 y 1872, la compañía Ferrocarril Buenos Aires- Puerto Ensenada, posteriormente adquirida por la empresa Ferrocarril del Sud, construyó la primera red inter-portuaria industrial del país entre Buenos Aires y la ciudad de Ensenada, con el propósito de facilitar el transporte de mercaderías y personas y mantener el control de este sector de la costa bonaerense. La inauguración al servicio público tuvo lugar el 31

de diciembre de 1872. El ramal principal tenía su origen en la Estación Central de la Ciudad de Buenos Aires, y en su trayecto se habilitaron las estaciones Pereyra (1872), en el lindante partido de Berazategui; Punta Lara (1872) y la primitiva de Ensenada, ubicada junto al Fuerte Barragán.

A la altura de la estación Punta Lara, ese ramal se bifurcaba hacia un muelle que tenía por objeto presentar al tráfico un servicio inmediato, mientras se llevan a cabo los trabajos del puerto de la Ensenada, y la carga y descarga del cargamento de los barcos *"en los carros del ferrocarril, que los conducirá a la capital, en dos o tres horas, y a un precio de dos patacones más o menos por tonelada, es decir, la mitad de costo presente en las lanchas cubiertas"*. Entre las actividades que se desarrollaban en las instalaciones portuarias, se encontraba la exportación de tasajo, ó productos de ganadería elaborados en los saladeros de Cambaceres y de Berisso que *"eran colocados en toneles, a la espera de los barcos que llegaban a buscarlos, así también como frutos y hortalizas de huertas de la zona, y lo derivado de la actividad pesquera"* [5] (Figura 2)

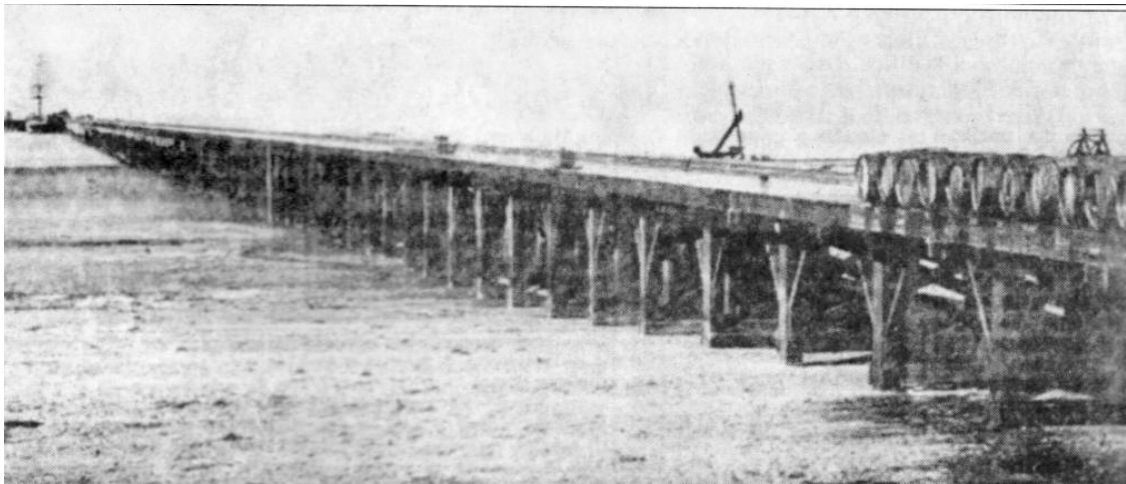


Figura 2: Muelle de Punta Lara con ramal ferroviario instalado por Wheelwright en 1872. *"Se observan los barriles de tasajo sobre el muelle, junto a las vías que se utilizaban para su transporte"* [6]

En torno al muelle y las estaciones del ferrocarril, se fue generando el asentamiento conocido como Pueblo de Punta Lara con la instalación de un hotel, una escuela, almacén, viviendas para los pobladores y el personal ferroviario y de resguardo aduanero. También existía un tupido monte de sauces denominado *"Monte de los Ingleses"*, plantado a tres bolillos por el vasco Estiú personal por entonces de la estancia de Don Luis Castells. Según relatos del diario El Día de La Plata, en ese sector *"existía un pueblo desde 1890, constituido por un caserío no tan desconocido"* [7], (figura 3). En ese mismo sector se consolidaría durante la década del 30' el denominado *"Centro Cívico de Punta Lara"*, conteniendo los principales edificios de orden cívico y social.





Figura 3: Primer asentamiento poblacional en torno a la estación del ferrocarril y el muelle puerto. Elaboración propia.

### El sitio: Centro Cívico

El Centro Cívico Punta Lara se emplaza en la zona comprendida entre el arroyo La Guardia en sentido noreste, la calle 94 al noroeste, el río de La Plata y la calle 9 (paralela a las vías del ferrocarril)., abarcando un área aproximada de 8,5 Ha.

Este sector de la planta urbana contiene los principales edificios de orden cívico y socio-culturales como el Club Universitario de La Plata, Sede Náutica (Ex Jockey Club), Parroquia Stella Maris, Escuela y Colonia de vacaciones, Comisaría, sala de primeros auxilios, a las que se suman la antigua estación ferroviaria, el Camping Amemop y enlazando todo el conjunto, el camino Punta Lara Quilmes (Av. Almirante Brown o Ruta Provincial 11), que termina su trazado en el margen del arroyo Boca Cerrada, en coincidencia con el límite de Punta Lara (figura 4). La mayoría de esas obras e instalaciones se llevaron a cabo entre 1935 y 1945, dotando de modernas infraestructuras al sector. En la actualidad el uso predominante es de tipo residencial, de baja densidad, en sintonía con el resto de la planta urbana.



Figura 4: área Centro Cívico Punta Lara: Paisaje Urbano Histórico

Entre los elementos del sector se destaca el complejo del ex Jockey Club, proyectado en 1935 por el Arq. Luis M. Pico Estrada, bajo la presidencia del Doctor Uberto Vignart (1934-1953), siendo reformulado y ampliado hacia 1940 por el Ing. Julio A. Barrios. Su tipología puede enmarcarse en el estilo de Arquitectura Moderna recreativa de los años 30. El complejo representaba *“uno de los más modernos balnearios en cuanto a su finalidad, solo comparable a los de igual categoría de las costas del Mediterráneo y el lago Geneve en Suiza [...] debería titularse Hotel de veraneo a orillas del mar, pues su destino, además de las otras actividades de carácter mundano y deportivo, es el de hospedar a los socios y las familias de los mismos con todas las comodidades y confort, inherentes a un hotel”* [8].



Figura 5: Vista del complejo náutico desde el río de La Plata y edificios principales

El complejo balneario del ex Jockey Club de Punta Lara, fue completado con la realización de las obras donadas por las autoridades del Jockey emplazadas próximas a ese, en sentido lineal sobre el camino Costanero o Avenida Almirante Brown. Este enclave urbano fue diseñado como un centro cívico, a partir de que *“la Asamblea General Extraordinaria de 1941 expresa el deseo de brindar una serie de servicios a la comunidad tales como culto, educación, recreación, salud y seguridad”*. Ese lineamiento fue materializado con la construcción de la Capilla Stella Maris y casa parroquial en 1941; Escuela y Colonia de Vacaciones (1944), Destacamento de Policía y Sala de primeros Auxilios (1944), (figuras 5, 6, 7). Los proyectos estuvieron a cargo del Ingeniero Julio A. Barrios, quien proyectó dichas obras adoptando un *“lenguaje pintoresquita californiano”* [8].



Figura 6: Capilla Stella Maris



Figura 7: Escuela y colonia de Vacaciones y Destacamento de Policía de la Provincia. Se destaca en la fachada de ambos edificios el bajo relieve que lleva el nombre del edificio y debajo la insignia "donación del Jockey Club de la Provincia de Buenos Aires".

### Camino Costanero Punta Lara- Quilmes

Esas obras de arquitectura, no estuvieron aisladas del desarrollo de la infraestructura en el sector, destacándose en 1936 la realización del Camino Punta Lara Quilmes y obras de defensa complementarias. Precisamente, el mejoramiento urbano en áreas costeras de la provincia de Buenos Aires, vinculadas especialmente al uso recreativo de balnearios y playas, como así también de parques y esparcimiento en general, sería ponderado por el Plan de Trabajos Públicos elaborado en el período de gobernación de Manuel Fresco entre 1936 y 1940, como un importante motor para el desarrollo de dichas áreas, nutriéndose el frente costero de Punta Lara de tales beneficios [7].

Este Plan incorporaba entre las obras a realizar, un ítem destinado a obras de "Urbanización y mejoramiento de Balnearios, parques y playas para solaz y esparcimiento de la población", y, entre las obras viales, el primer tramo del "Camino Punta Lara – Quilmes". Precisamente, el proyecto urbano- vial del camino, tuvo por objeto mejorar el paisaje urbano del frente costero de Punta Lara, como espacio turístico y recreativo de la costa bonaerense del río de la plata, comprendiendo una extensión de 5,4 kilómetros entre Estación Punta Lara del Ferrocarril Sud, hasta "Boca Cerrada" en su primer tramo. Este proyecto, excediendo la esfera estrictamente vial, combinaría de modo vinculante los elementos de "caminos, defensa y playa", a través de obras viales, hidráulicas y de infraestructuras (figura 8), [7].

El camino costanero, según su memoria de proyecto, fue concebido como "un camino principalmente de turismo", para dar respuesta al "rápido progreso del balneario Punta Lara, hasta ahora sólo frecuentado por los habitantes de poblaciones vecinas: La Plata, Ensenada, Berisso, etc.", dando preferencia al "criterio estético



frente al estrictamente vial y económico", por servir principalmente a dicho uso turístico [9].



Figura 8: Camino costanera y muro de contención [9]

En 1938, fueron inauguradas las obras con el discurso de apertura del Ingeniero Negri, Director de Vialidad de la provincia de Buenos Aires.

### Consideraciones preliminares:

El área "Centro Cívico" Punta Lara que fuera germen del originario pueblo, contiene en su morfología urbana significativos atributos paisajísticos singulares, dados por la armoniosa convivencia entre los elementos naturales autóctonos y los construidos. Los primeros pueden definirse con río de La Plata y el arroyo la Guardia (canal Villa Elisa), la flora y fauna autóctona característica de la región presente en los amplios espacios verdes de esparcimiento sobre la costa; mientras que los construidos, con instalaciones que datan de la primera formación del pueblo en el siglo XIX, como es la estación de ferrocarril, actualmente "centro vecinal y biblioteca popular"; en convivencia con importantes exponentes de la arquitectura moderna tales como el complejo balneario del ex Jockey, declarado en el 2011 *"conjunto patrimonial histórico arquitectónico y paisajístico de la Provincia de Buenos Aires, por ser uno de los edificios más emblemáticos e históricos del lugar"* y el conjunto de edificios de orden cívico en las proximidades. Esas características, entre otras, nos permiten re-identificar el presente sitio como un "Paisaje Urbano Histórico".



Figura 9: Antigua estación ferroviaria de 1872.



## USINA HIDRAULICA PARA PUERTO LA PLATA

### Breve contexto

En coincidencia con lo presentado precedentemente, la Región Capital se configuró y organizó entorno a diversas infraestructuras, en este caso interesa rescatar el rol activo y decisivo de Puerto La Plata conjuntamente a sus instalaciones y equipamientos en el periodo fundacional de la ciudad Capital. de igual modo que el camino Punta Lara conforma una infraestructura lineal y de conectividad sobre el borde costero entre ambos partidos de Ensenada y Berisso, es en la convergencia del eje que separa estos partidos -sobre esta continuidad- que emerge un enclave considerado PUH por la presencia y singularidad del entorno.

En ese contexto, el enclave de PUH está dentro de la jurisdicción portuaria, el mismo contiene el conjunto de la Usina Hidráulica, la cabecera del Gran Dock central del puerto, la parrilla ferroviaria que atraviesa el sitio, en los laterales los canales y los barrios, por mencionar algunos elementos distintivos. el área es el paso único y obligado entre las ciudades de Ensenada y Berisso entre calles Gaggino y Río de Janeiro.

En este breve contexto de situación es preciso remarcar que las obras del puerto se iniciaron en el año 1883, entre ellas el Gran Dock Central, canales y obras complementarias (silos, talleres, depósitos e instalaciones); en cuanto al conjunto de la usina existen edificios de considerable valor, la Estación Central Hidráulica, la Usina Eléctrica y elementos complementarios adyacentes fueron licitados y adjudicados para construirse en entre los años 1889-1890 y el periodo de construcción abarco los años 1890-1905, comenzando a brindar servicio en el año 1894, *"el primero de ellos, cuya magnitud y calidad arquitectónica lo erigen en elemento protagónico del predio, corresponde a la Estación Central o Casa de Máquinas de la Instalación Hidráulica del puerto fundacional construida entre 1890 y 1892 y clausurada en 1963; el segundo, de construcción posterior y menor relevancia arquitectónica, albergó a la Usina Eléctrica que proveyó de energía a las instalaciones portuarias y áreas adyacentes entre 1905 y 1956"* [10].

### El sitio: Puerto y Usina

La primera transformación del territorio portuario se relacionó con el proceso de expropiación de lonjas de terrenos en una longitud de 1.200 metros, para la construcción del puerto frente a las costas del río Santiago, vendiendo por remate publico los excedentes a través del poder ejecutivo por Ley Provincial N° 1.667 que declaro en sus artículos los procesos y disposiciones de expropiación para construir el puerto, canales, diques y obras adyacentes [11].

El puerto se construyó en virtud de la Ley Nacional N° 1.258 del 23 de octubre de 1882 y del Contrato Federal-Provincial del 23 de enero de 1883. El 3 de septiembre de 1883, la legislatura resolvió dar inicio a la construcción científica del puerto mediante la Ley N° 1.652, que en su artículo primero expresa: *"Autorízase al Poder Ejecutivo para construir directamente o por medio de una empresa particular el puerto de la Ensenada, con arreglo al contrato celebrado con el Poder Ejecutivo de la nación y según los planos y presupuestos presentados por el ingeniero Waldorp"* [12].

El proyecto del puerto fue ordenado a partir de un eje de navegación determinado por el canal de acceso y el dock central de 7.750 metros de longitud en sentido nor-nordeste que vincula el puerto con el río de la Plata. El dock presenta dos canales laterales: el Este y Oeste que con 12 metros de ancho y dos de profundidad arrancan en el río Santiago y culminan al pie del albardón unidos por el canal de conclusión o "de reunión". Estos canales conformaban un sistema casi simétrico, separados entre si 900 metros, y servían para la circulación del agua y su renovación dos veces al día, y para la navegación de cabotaje hasta el dique N° 1 (único construido de los cuatro proyectados a las puertas de la ciudad capital) de 300 metros de largo y 60 metros de ancho. A ambos lados del Dock se ubicaron los muelles de atraque que en total suman 2.200 metros y 4.80 metros de altura (figura 10).

Las instalaciones principales del proyecto de Puerto La Plata estuvieron conformadas por cinco partes:

*Antepuerto:* se extiende desde el río de la Plata hasta la orilla de la isla de Santiago, con 21 pies de calado constante (6,40 metros), el ancho varia de 150 en la desembocadura y 50 metros en el fondo con un largo de 4.500 metros. Está protegido por dos escolleras de piedras.

*Canal Santiago:* arranca en la isla Santiago con 1.500 metros de largo, 50 de ancho y 21 pies de profundidad, protegido por dos terraplenes de 4 metros de altura, separados 200 metros entre si.

*Cruce con el río Santiago:* es un brazo fluvial natural navegable dragado a 21 pies y forma parte del conjunto portuario.

*Canal Interior:* corre desde el interior del brazo de río Santiago hasta el dique central donde desemboca, con 1.200 metros de largo, y una protección de muelles de 4,50 y 5 metros variables de altura.

*Dique Central:* toma el eje longitudinal del canal de ingreso, con 1.145 metros de largo y 140 metros de ancho, calado constante de 21 pies, a ambos lados se proyectan muelles de 4,80 metros de altura. Complementan el dique central, muelles y dos terraplenes a sus lados de 1.175 metros por 345 de ancho con 5 metros sobre cota cero, para construir aduanas, depósitos, y otros

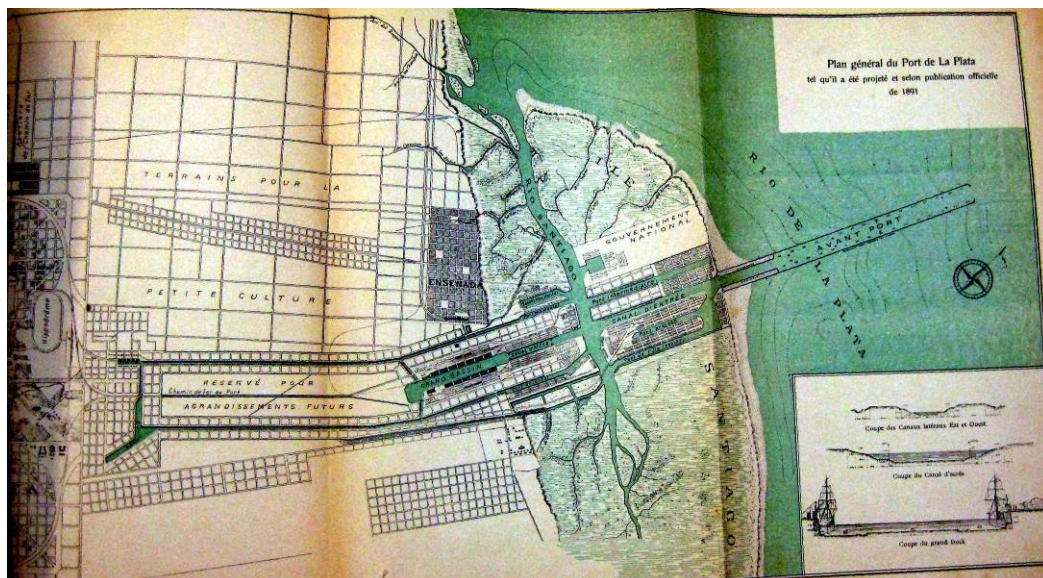


Figura10: Plano Puerto La Plata 1891 [13]

El sector que ocupa el conjunto de la hidráulica es un enclave de valor urbano y territorial, constituye un PUH, debido que además del área destinada al conjunto edilicio de la usina (1), es un sector donde convergen los actuales partidos de Berisso

y Ensenada sobre el eje jurisdiccional que los separa, sobre la calle Baradero que es al mismo tiempo el corredor vial que los enlaza, siendo el único eje vial carretero que los conecta, entre la cabecera del Gran Dock Central y el predio donde se localiza YPF.

En este sector se encuentran: sobre la Avenida Baradero, la cabecera del Gran Dock Central de Puerto La Plata (1); enfrentada a la anterior el conjunto de la Usina Hidráulica (2); atravesando la avenida la parrilla de las vías ferroviarias, las que provienen del puerto (en uso) destinadas al tren de carga y otras vías que atraviesan YPF (en desuso); (3); en el partido de Berisso, entre la calle Baradero y Río de Janeiro se encuentra el Canal Lateral Este con el barrio YPF (4); sobre la rotonda de vinculación Berisso-La Plata – Ensenada, en la convergencia de las tres avenidas y el Canal Lateral Este y Canal de Desagüe se conforma el barrio Canal de Desagüe (5); en el partido de Ensenada, en la vinculación de Avenida Baradero y Calles Gaggino y Río de la Plata se halla el Canal Lateral Oeste (6); paralelo a las Vías de acceso al centro urbano de Ensenada se conforma el Barrio El Farol (7); en el extremo Oeste de la Avenida Baradero se halla el ex Club YPF, instalaciones portuarias, talleres, depósitos e instalaciones (8) (figura 11).

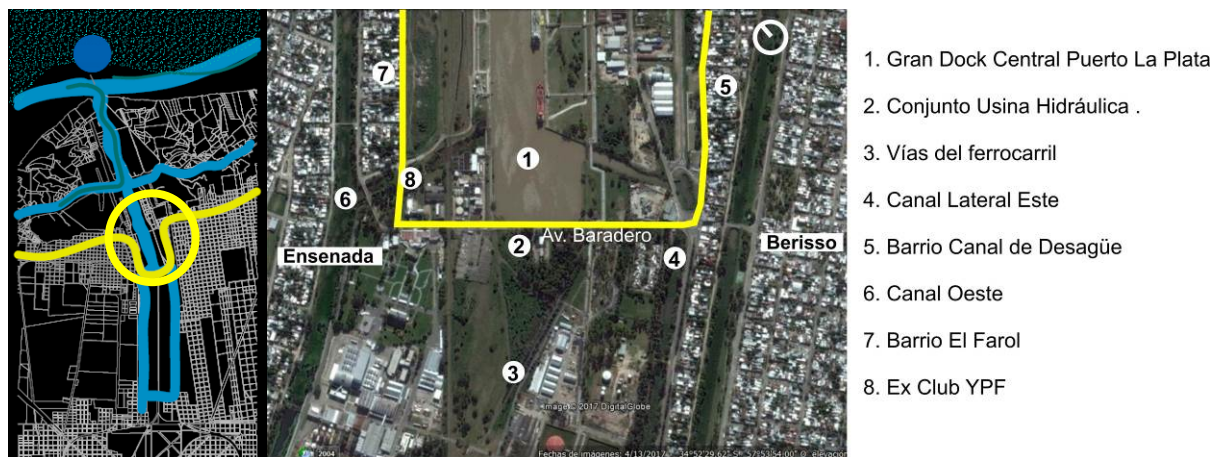


Figura 11: Plano de ubicación del conjunto PUH Usina. Elaboración propia.

### CONJUNTO USINA HIDRÁULICA

El área tiene una superficie de xxm2, con 120 metros sobre la calle Baradero se dispone en el centro la Casa de máquinas y sobre el Canal Lateral Oeste la Usina Eléctrica que proveyó energía a las instalaciones portuarias y áreas adyacentes entre 1905 y 1956; adosados al perímetro de la chimenea aparecen otros locales de servicios y elementos exentos como aljibes o reservorios de agua (uno elevado sobre nivel de terreno y otros dos cubiertos por sendas losas circulares a ras del suelo), pozos de cámara séptica, un sumidero de agua lluvia y tres tanques destinados al almacenaje de hidrocarburos; y otros componentes que definen el sistema, además se completa con otras instalaciones (figura 12):

- 28 grúas o guinches;
- 14 puentes entre dos hileras de galpones;
- 17 cabrestantes;
- 6020 metros lineales de cañería de presión con hidrantes y demás accesorios;
- dos maquinarias completas, con acumulador y todos los accesorios





Figura 12: Conjunto Usina Hidráulica [10].

Asimismo el conjunto de la usina se complementa con los componentes mencionados en la figura xx, las vías del ferrocarril que actualmente derivan cargas del puerto a la estación La Plata Cargas, los canales y los barrios, configurando un paisaje urbano, industrial, con la superposición de huellas de la historia entre lo natural y lo antrópico.

En la actualidad la Usina en su conjunto se mantiene en pie, sin embargo su estado de conservación se halla con gran deterioro, faltantes de piezas, daños por falta de mantenimiento y patologías que agravan su situación, tales como corrosión en materiales ferrosos, fisuras y desprendimiento de materiales por intrusión y colonización de microorganismos biológicos (líquenes, hongos) (figura 13).



Figura 13: Entorno del PUH conjunto de Usina. Fotos del autor.

## CONCLUSIONES:

El 10 de noviembre de 2011, la UNESCO aprobó una recomendación que orienta a los diferentes niveles de gobierno para que adopten las medidas y el marco legislativo e institucional, adecuados para la “salvaguardia, la conservación y la gestión de conjuntos históricos urbanos y de su entorno geográfico más amplio”.

El abordaje de los PHU, según la definición de la UNESCO, “sienta las bases de un planteamiento global e integrado para la determinación, evaluación, conservación y gestión de los paisajes urbanos históricos como parte de un plan general de desarrollo sostenible”. Asimismo, “la noción de “paisaje urbano histórico” responde al objetivo de preservar la calidad del medio en el que viven las personas, mejorando la utilización productiva y sostenible de los espacios urbanos, sin perder de vista su carácter dinámico, y promoviendo la diversidad social y funcional. En ella confluyen los objetivos de la **conservación del patrimonio urbano y los del desarrollo social y económico**. Es un planteamiento basado en una relación equilibrada y sostenible entre el medio urbano y el medio natural, entre las necesidades de las generaciones presentes y venideras y la herencia del pasado [2].

En sintonía con las recomendaciones de la UNESCO, el desarrollo parcial de la presente investigación pretende poner en conocimiento un nuevo abordaje que permita la observación, estudio y evaluación de áreas urbanas. Las mismas, son consideradas de interés socio- cultural por su construcción histórica y la configuración del territorio. Este abordaje propone una nueva herramienta de intervención desde el paisaje cultural, para la acción de diversos actores y áreas institucionales.

## BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

[1] “Identificación y Re-identificación de Paisajes Urbanos Históricos en la Ciudad de La Plata y Región Capital”. Inscripto en el Programa Res. CIC 2002-99. CIC-LEMIT “Programa Planificación y gestión Estratégica Urbana y Territorial”.

[2] UNESCO (2011), “Recomendación sobre el paisaje urbano histórico, con inclusión de un glosario de definiciones”, Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. 10 de Noviembre de 2011, en pagina web, [http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL\\_ID=48857&URL\\_DO=DO\\_TOPIC&URL\\_SECTION=201.html](http://portal.unesco.org/es/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html)

[3] Vitalone Cristina E., María Marta Aversa, Natalia Bertone, Talia Salomone (2015), “Región Capital de la provincia de Buenos Aires, Una aproximación a la identificación de Paisajes Urbanos Históricos”. Programa Res. CIC 2002/99. Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente. Comisión de Investigaciones Científicas de la provincia de Buenos Aires. Colaboración: Roberto Delage, Marianela Novoa Farkas.

[4] Diario El Día (1967), “Punta Lara en la historia y en sus problemas actuales. Origen de su toponimia”. 18 de Enero,

[5] Sánchez J. (2014), “Crónicas de la Historia Puntalarenses 1611-1993”, pp. 41-44.

[6] Asnaghi Carlos A. (2004), “Ensenada, una lección de historia. 1520-1970”. Ensenada, segunda edición. Par Impresores S.R.L. 2004, pp.228

[7] Novoa Farkas, Marianela (2017), "Punta de Lara: organización del territorio y configuración del paisaje urbano en la primera mitad del siglo XX", en actas del XVI Congreso de Historia de los Pueblos de la provincia de Buenos Aires. Dolores, abril 2017.

[8] Delage R., Lofeudo R. y Rosato V. (2011), en Revista Ciencia y Tecnología de los materiales del LEMIT - CIC, N° 1 de 2011

[9] Plan de Trabajos Públicos de la provincia de Buenos Aires, (1936-1940). "Cuatro años de gobierno, periodo 1936-1940. Vialidad. Volumen IV", Impreso en Talleres Gráficos de Guillermo Kraft LTDA. Soc. Anon. Buenos Aires, bajo la Dirección de los Organismos de Gobierno de la provincia de Buenos Aires.

[10] Vitalone, C. et al (2004) Estudio técnico-económico para la restauración y puesta en valor de la estación central hidráulica del Puerto La Plata. LEMIT-CIC. La Plata

[11] ROPBA- Registro Oficial de la Provincia de Buenos Aires (1895). La Plata. "Apruébase la ubicación, planos y presupuestos formulados por el departamento de ingenieros destinado para Oficinas Nacionales en el puerto La Plata". La Plata: Taller de impresiones Oficiales. Pp.1.001.

[12] Senado PBA, Provincia de Buenos Aires, (1882), "Leyes sancionadas durante el 36° periodo legislativo – Mayo 1889 a Abril 1890", Oficina de Publicaciones. La Plata: Taller de Impresiones Oficiales. Pp.53.

[13] Puerto La Plata (1891), "Documentos oficiales publicados por orden del superior gobierno de la Provincia de Buenos Aires". La Plata: Talleres de Publicaciones del Museo La Plata.